

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 4º. DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, A CARGO DEL DIPUTADO HIGINIO DEL TORO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, diputado federal Higinio del Toro Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de derecho a la movilidad urbana, al tenor de los siguientes considerandos:

Exposición de Motivos

El tema de movilidad estuvo presente en la agenda de la pasada legislatura con la diputada Ingrid Krasopani Schemelensky Castro, quien presentó a finales de la LXIII Legislatura una iniciativa en la que se proponía establecer la movilidad como un derecho, sin embargo, debido al tiempo en el que se presentó ésta no pudo concluir el proceso de análisis y de dictamen correspondiente. Por esta razón y ante la importancia del tema, se presenta una iniciativa en el mismo sentido con el propósito de que en la presente legislatura se otorgue el valor que merece al derecho a la movilidad.

En el documento titulado “Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos” publicado por la Comisión de Derechos Humanos, se explica como la movilidad se ha convertido en un derecho humano:

El derecho a la movilidad está relacionado con diversas necesidades básicas de las personas como la alimentación, pues necesitan desplazarse de un lugar a otro para proveerse de sus víveres, ya sea al campo, los mercados locales o grandes centros de abastecimiento; el derecho a la salud para acudir al servicio médico de manera oportuna; derecho al trabajo para llegar al lugar donde se labora de manera eficiente; derecho a la

educación para acudir a la escuela; derecho a un medio ambiente sano al utilizar medios de transporte sostenibles, entre otros.

Dada esta relación, el Estado tiene la obligación de proporcionar los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos al libre tránsito, propiciando que los distintos medios de transporte, públicos o privados, sean de calidad, eficientes, con criterios ambientales; garantizando con ello un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.¹

A lo anterior se suma que, con la reforma de 2011, se dio paso a contemplar derechos que no habían sido considerados en la redacción original de nuestra Carta Magna debido, en gran parte, a las condiciones que se vivían en aquella época.

De acuerdo con la Comisión Nacional de Derechos Humanos, “El fenómeno de la movilidad no es exclusivo de las grandes ciudades, sino de cualquier ubicación geográfica en la que se encuentre una persona y tenga que desarrollar su vida cotidiana. Por ende, el libre tránsito o circulación es primordial, aunque en algunos casos presenta distintos retos para los asentamientos humanos”,² no obstante, el derecho a la movilidad urbana todavía no ha sido contemplado en la arquitectura institucional de nuestro país debido, en gran parte, por la condición rural en los años posrevolucionarios.

Sin embargo, como lo exponía Schemelensky, el crecimiento exponencial de las ciudades mexicanas que se dio en la segunda mitad del siglo XX provocó una concentración de la población en las principales zonas urbanas

del país al grado de que, a finales del siglo, los gobiernos enfrentaban una crisis en la prestación de servicios de transporte en las primeras metrópolis mexicanas (Valle de México, Monterrey y Guadalajara).

Esta situación es similar a la que se vive en otros países latinoamericanos como Colombia, específicamente en la ciudad de Bogotá. Fridole Ballén Duque, quien relató la experiencia de Bogotá en la publicación “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, desde 2007 señala que el derecho a la movilidad de manera general se refiere al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, por lo que la estrategia en esa ciudad consistió en promover el uso de diferentes modos de transporte, modificar las rutas y la infraestructura de las vialidades e incluso cambiar las unidades de transporte, con la finalidad de que el Estado garantizará que los ciudadanos contarán con las condiciones óptimas para su libre tránsito.³

Al igual que la tendencia en las grandes ciudades del mundo, el escenario de las ciudades mexicanas se ha tornado cada vez más grave debido a los datos que presenta el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en su delimitación de las zonas metropolitanas en México. En este documento, presentado a mediados de 2018, se aumentaba el número de zonas metropolitanas en nuestro país, de 59 a 74, mientras que se especificaba que 7 de cada 10 mexicanos viven en una de estas zonas.

En 2015, nuestro país ocupó el octavo lugar por el monto de su población urbana a nivel mundial, de 99 millones de personas, superado por Japón, nación ligeramente menos poblada pero más urbanizada, y por delante de Nigeria, Pakistán y Bangladesh, los tres con mayor población total, aunque con menor grado de urbanización.⁴

Los datos metropolitanos se vuelven alarmantes si se toma en cuenta que no todas las metrópolis reconocidas cuentan con un diseño de red de transporte capaz de brindar a los ciudadanos, una opción interconectada, amigable con el medio ambiente y que además permita a los usuarios sentirse seguros en sus traslados cotidianos.

De acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana (IMU), del total de las ciudades mexicanas analizadas, ninguna tiene opciones de transporte que reduzcan las horas perdidas durante los traslados, ni los impactos de esto sobre la salud y el medio ambiente. El documento presentado por el Instituto Mexicano para la Competitividad, las zonas metropolitanas del Valle de México, Saltillo y Guadalajara son las que presentan mayor avance en las políticas enfocadas en la movilidad urbana, sin embargo, también presentan graves problemas de inseguridad además de que no representan una propuesta eficaz para mejorar la calidad del aire.⁵

Pese a los esfuerzos que se han hecho en legislaturas estatales como en el ámbito federal para promover la aprobación de leyes que fomenten la regulación del tránsito de las personas al interior de zonas metropolitanas; aún no existe un fundamento constitucional que establezca la movilidad urbana como un derecho fundamental y que, en consecuencia, obligue a los gobiernos que confluyen en las zonas metropolitanas, a coordinarse en favor del transporte de los ciudadanos.

El problema de la movilidad en zonas metropolitanas no solo presenta retos de interconectividad y de falta de regulación gubernamental por parte de los gobiernos para brindar un servicio de calidad, adicionalmente se ha registrado un incremento en asaltos e incluso secuestros al interior de las unidades de transporte público, como es el caso de las recientes denuncias sobre intentos de secuestro al interior del metro.

De acuerdo con la a Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (ENVIPE) 2018, por entidad federativa, el delito más frecuente en la Ciudad de México, al igual que en otros diez estados del país, es el robo o asalto en la calle o transporte público.⁶

En un promedio anual, las pérdidas monetarias como consecuencia del robo en el transporte público son de 4,851 pesos; a nivel nacional 71% de las personas manifiesta sentir inseguridad en el transporte público, solo después de lugares como el banco o los cajeros de la vía pública, con 71.5% y 83.1% respectivamente.⁷

En el Estado de México, perteneciente a la Zona Metropolitana del Valle de México, han aumentado significativamente los robos con violencia a bordo del transporte público. En cifras de los primeros meses de 2018, los robos en el transporte público aumentaron con un total de 3,465 casos, 430 más en comparación con el mismo periodo en 2017.⁸

De igual forma, conforme con la información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, de enero a mayo de 2018, los 3,465 casos de robo en transporte público colectivo en el Estado de México han sido con violencia, de los cuales 20 casos se registraron sin violencia.

La Ciudad de México, perteneciente a la Zona Metropolitana del Valle de México, mantiene niveles de inseguridad similares a los del Estado de México. En el boletín estadístico de la incidencia delictiva en la Ciudad de México, de enero a junio del 2018, de los 1,249 robos reportados en el transporte público, 311 ocurrieron en el metro y fueron sin violencia. Además de la denuncia de robos en otros medios de transporte como el sistema de Movilidad Uno (antes RTP), Trolebús, Tren Ligero y otros que registraron 667 denuncias mientras que en el Metrobús se denunciaron 237 casos. Por su parte, de julio a noviembre de 2018, de los 1,519 asaltos reportados en la Ciudad de México, 281 fueron en el Metro, con un promedio de 1.8 casos por día.⁹

Es necesario que los gobiernos federal, estatal y municipal, en el ámbito de sus respectivas competencias, reúnan esfuerzos para diseñar redes de transporte público en las que se garantice la seguridad de todos los usuarios, principalmente la de las mujeres.

Finalmente es fundamental que se promueva la movilidad sustentable, la cual es definida por la Comisión Ambiental como un modelo de traslado saludable de bajo consumo de carbono que prioriza el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana.¹⁰

Por lo que generar alternativas sustentables para el traslado de los habitantes de las metrópolis permitiría también mejorar la calidad del aire que se respira y, en consecuencia, la salud de los mexicanos. Además de que con el diseño de un modelo para la movilidad sustentable se contribuye a la protección de la economía y salud de los colectivos más vulnerables, debido a que se promueve una red de transporte multimodal con el que se beneficia a peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida, se reduce el costo de los desplazamientos y se garantiza el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

Ante la exposición de motivos, la presente iniciativa tiene por objetivo establecer la base jurídica para que los diferentes ámbitos de gobierno que confluyen en las zonas metropolitanas asuman sus responsabilidades para implementar políticas públicas orientadas a la modernización del transporte público, un diseño de rutas interconectadas para la cobertura de la mayor extensión del territorio y especialmente, la promoción de una red de transporte público en el que se garantice la seguridad de los usuarios.

En ese sentido, es importante especificar que las estrategias de transporte deben ser diseñadas e implementadas desde el ámbito local, no obstante, es necesario que el marco regulatorio promueva una coordinación intergubernamental con la finalidad de que la presente iniciativa sea apoyada por las diferentes legislaciones que observan el tema de la movilidad. Por lo que se entiende que la presente reforma significa el primer paso

para avanzar en la creación de una ley que obligue a las autoridades correspondientes a buscar estas alternativas y diseñar soluciones.

Es urgente que la Constitución establezca a la movilidad urbana como un derecho en el que se contemple la condición de sustentable, para garantizar el cuidado del medio ambiente; que sea un servicio interconectado, para que no existan problemas en los traslados de un lugar a otro; y que sea seguro, para que la ciudadanía pueda trasladarse con la certeza de que el Estado está promoviendo estrategias para garantizar su seguridad.

Ante el reto que significa la movilidad en las metrópolis mexicanas es necesario dar un sustento jurídico que permita sentar las bases para los trabajos intergubernamentales en favor de ordenamientos jurídicos que apoyen al desarrollo de las ciudades y mejoren la calidad de vida de los habitantes de las metrópolis, así como las ciudades en crecimiento.

Por lo anteriormente expuesto, se presenta ante esta Honorable Cámara la siguiente Iniciativa con proyecto de:

Decreto que adiciona un párrafo al artículo 4o. de la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos

Único. Se adiciona un párrafo décimo cuarto al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 4o. [...]

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Toda persona tendrá derecho a la movilidad urbana. El Estado garantizará el cumplimiento de este derecho.

Transitorios

Artículo Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Comisión Nacional de Derechos Humanos -México, Movilidad, Vivienda y Derechos Humanos, México, 2016, p. 4. Disponible en: <http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/38-mov-vivi-dh .pdf>

2 *Ibíd.*, p. 9.

3 Fridole Ballén Duque, “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D. C”, Prolegómenos: Derechos y Valores, Bogotá, año X, núm. 20, julio-diciembre de 2007.

4 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015, Versión digital disponible en <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015> , consultado en febrero 2019.

5 Instituto Mexicano para la Competitividad, Índice de movilidad urbana 2018: Barrios mejor conectados, ciudades más equitativas, consultado en https://imco.org.mx/banner_es/indice-movilidad-urbana-2018-barrios-mejor-conectados-ciudades-mas-equitativas/, febrero 2019.

6 Publicación, El Economista, disponible en <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Asaltos-en-el-Metro-cronica-de-un-robo-en-La-Raza-20190104-0009.html>, consultado febrero 2019.

7 *Ibíd.*

8 Datos obtenidos en el sitio oficial del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

9 El Economista, *Óp. Cit.*

10 Comisión Ambiental, Movilidad sustentable, consultado en

<https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom=es>, febrero 2019.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de marzo de 2019.

Diputado Higinio del Toro Pérez (rúbrica)